

DAS JOCH (JUK)

Eine weitere einzigartige Einführung am Kap war das Joch (juk), mit dem die Ochsen an dem Zugseil „trektouw“ befestigt wurden. Ochsen waren daheim in Europa mit verschiedenen Methoden angespannt worden. Eine ineffiziente Weise bestand darin, das Joch an die Hörner zu schnallen, damit die Ochsen mit ihren Köpfen zogen. Langzeitiges Arbeiten im Joch mit dieser Methode belastete die Hälsen der Ochsen, was zu Verletzungen führte.

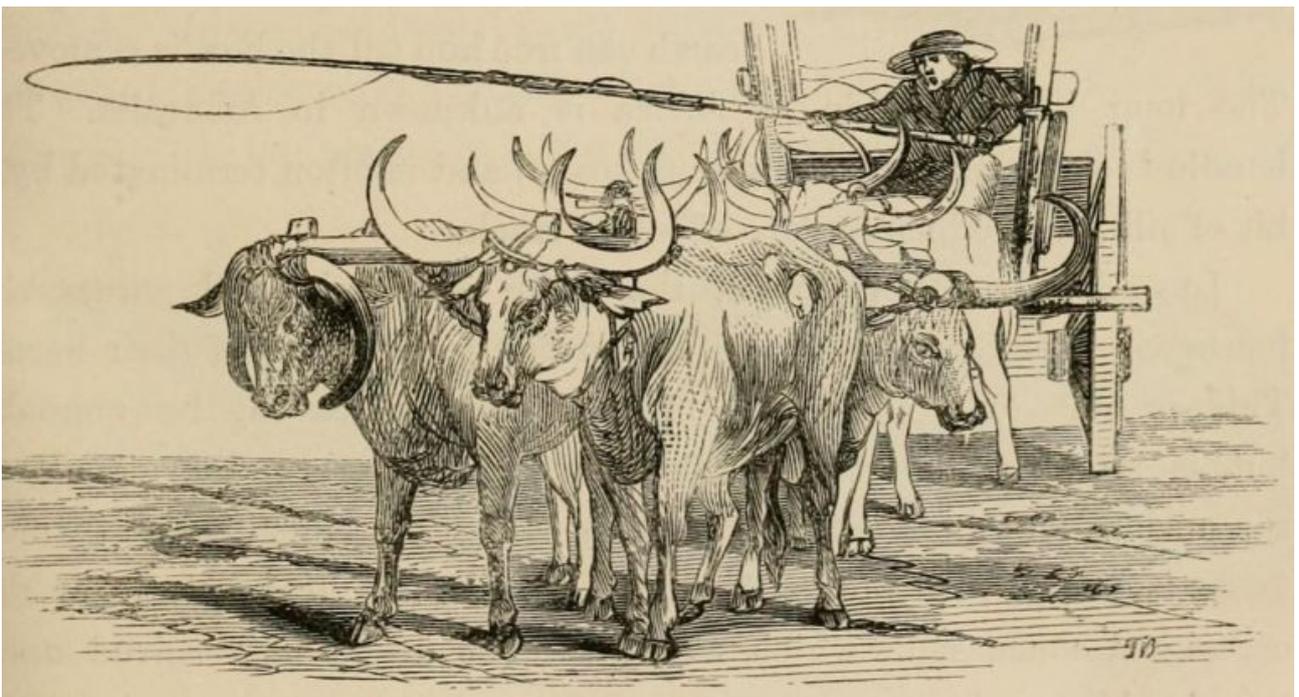
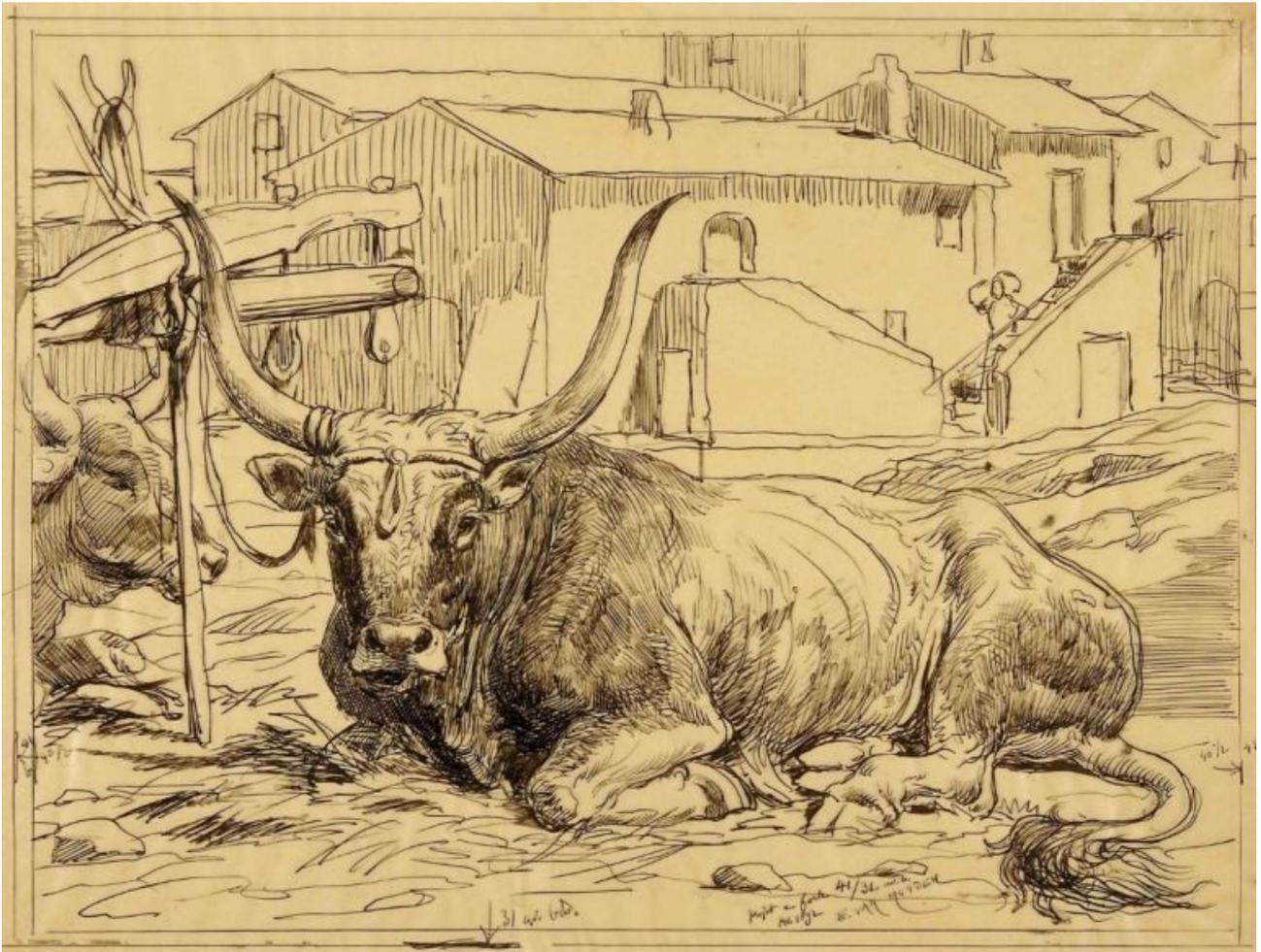
(unten) Illustration des schwedischen Forschers Anderson, der einen Fluss durchquert. Beachten Sie, wie der Graveur fälschlicherweise davon ausgegangen ist, dass Kapochsen mit ihren Hörnern an einem Wagen festgemacht wurden.



Spätere Verbesserungen, insbesondere auf den landwirtschaftlichen Höfen in Großbritannien, Frankreich, Holland und Deutschland, ergaben ein humaneres Joch mit Bogenwölbungen, das sich bequemer auf den Hälsen der Ochsen abstützte.

Die „Freien Bürger“ am Kap verwendeten allerdings keine bogenförmigen Joche sondern zogen es vor, ein stabiles, gerades Holzjoch zu verwenden, das genau vor den Widerristbuckeln eines Ochsenpaares lag. Das Joch war 6 Fuß lang und ungefähr 3 Zoll dick. Das bevorzugte Holz war Kapkastanie (*Calodendron capense*) - denn... obwohl stark, hat es auch Zugfestigkeit. Ein gerades ungeformtes Joch ermöglichte die Verwendung als Joch für verschiedene Ochsen. Es ermöglichte dem Joch auch ein gewisses Maß an Spiel auf der Oberseite der Ochsenhälsen in einem Team, was beim Überqueren von rauem Gelände von Vorteil war.

(unten) Zeichnung von Evert van Muyden eines Ochs mit einem Widerristjoch auf der linken Seite.



(oben und unten) Gravur, die das am Kap verwendete Jochsystem ungenau aufzeichnet. Der Graveur zeichnet das Joch und die Skeie genau, befestigt jedoch das Joch an den Hörnern der

Ochsen. Das Foto unten aus dem 20. Jahrhundert zeigt deutlich die korrekte Platzierung des Jochs, das auf dem Hals der Ochsen und vor ihren Buckeln ruht.



(unten) Ein ähnliches Bild wie oben. Das Kap Jukskei (Joch und Skei) wurde bis zum Ende der Transporte mit Ochsenwagen in Südafrika benutzt.

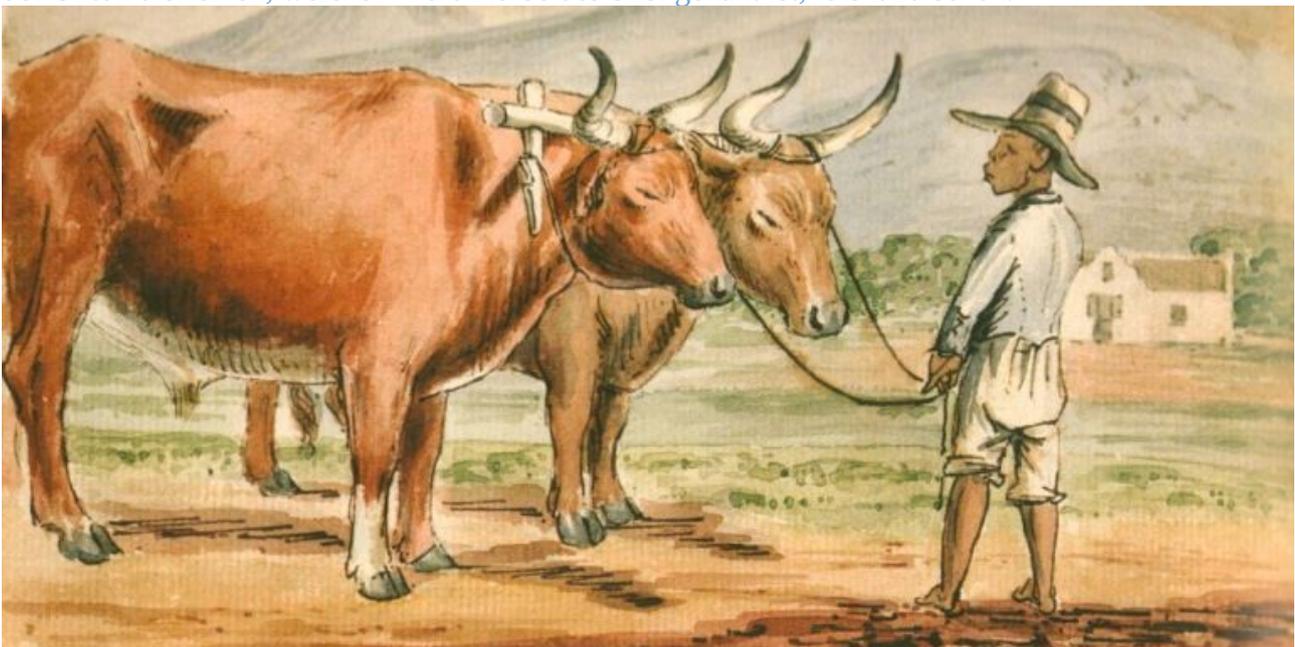


SPILLEN (SKEIS)

Das Joch (Juk) wurde in festgelegten Abständen von 2 Paaren sich verjüngender rechteckiger Stemmlöcher durchbohrt, durch die Stifte, sogenannte Skeie (abgeflachte und keilförmige hölzerne Jochstifte, „Spillen“) geführt wurden. Deren einzigartige Form ermöglichte es ihnen, sich sicher in ihren jeweiligen Jochlöchern zu verkeilen.

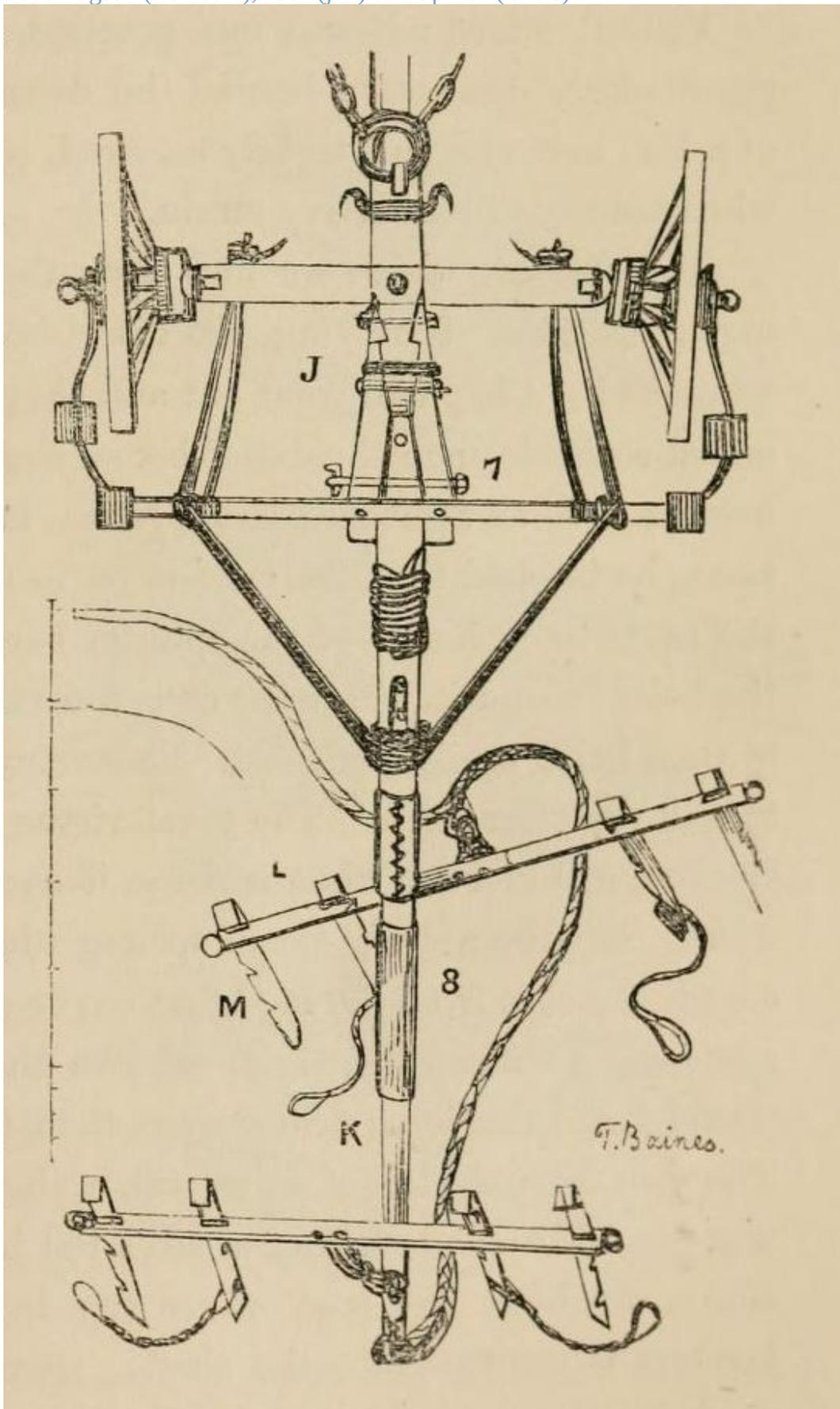
Jedes Ochsenpaar hatte je zwei Skeie („Spillen“) an den Seiten der Halsmuskeln, die vom Widerrist nach unten liefen und gegen die sie ihre Zugkraft legten. Es war daher wichtig, dass der Abstand zwischen den beiden Skei-Paaren nach unten zu größer wurde, um die breiter werdenden Schultern des Ochsen zu berücksichtigen. Die Kanten des Skeis wurden sauber geglättet, damit sie an den Ochsen nicht scheuern. Jedes Skei-Paar wurde unterhalb des Ochsenhalses durch ein kurzes Rohleder-Seil miteinander verbunden, das in zwei in die Skeie geschnittene Kerben geschlungen und fixiert wurde. Diese Anordnung ermöglichte es den Ochsen, sowohl gegen das Joch als auch gegen die Skeie Kraft auszuüben. Skeie wurden im Allgemeinen aus Assegai-Holz (*Curtisia dentata*) hergestellt. (Anmerkung: das ist das Holz aus dem die Speere der Einheimischen hergestellt wurden, eine Art Hartriegel)

(unten) Gemälde von Charles Michell von Jochochsen. In diesem Bild sind das Joch, die Skeie und der Unterhalsriemen, welcher in die Kerbe des Skei gehakt ist, leicht zu sehen.

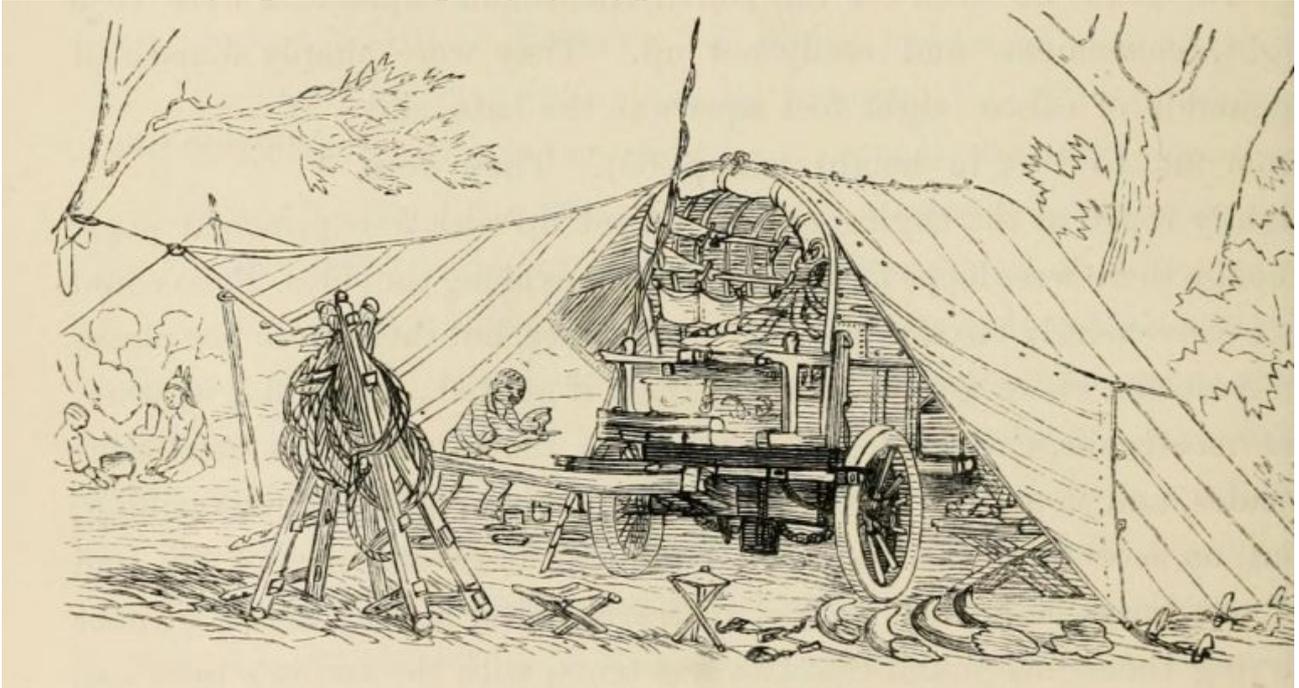


Ein eiserner sog. Gänsehaken wurde an der Unterseite des Jochs befestigt. Die einzelnen Eisenringe des Zugseils wurden an diesem Haken befestigt.

(unten) Eine informative Zeichnung des Künstlers und Forschers Thomas Baines über die vordere Baugruppe seines Wagens (voorstel), die Deichsel (disselboom) und die Trekking-Ausrüstung, bestehend aus Zugseil (trektouw), Joch (juk) und Spillen (skeis).



(unten) Zeichnung von Thomas Baines von seinem ausgespannten Wagen. Beachten Sie, wie die Joche am Ende der Deichsel ordentlich zusammengestellt sind, wobei das Zugseil um sie herum geschlungen ist. In diesem Bild können Sie sehen, wie Baines seine Gewehre mit Haken an der Innenseite der Spriegel seines Wagens (Kaptent) gesichert hat.



Das Joch der Hinterochsen wurde durch ein kurzes Stück Rohleder oder eine Kette an einem Eisenring oder einer Eisenklammer nahe der Spitze des 10-Fuß-Disselbooms befestigt. Diese Anordnung ermöglichte es den Hinterochsen, die Vorderräder des Unterwagens zu drehen und über die Deichsel zu ziehen und nicht, wie der Rest der angespannten Ochsen, über das Zugseil. Die beiden Hinterochsen hatten eine zusätzliche und wichtige Funktion als Bremse. Wenn der Wagen beim Abstieg schneller rollte als die Ochsen gingen, nahm die relative Vorwärtsbewegung der Deichsel (Disselboom) den wenigen Durchhang des Jochseils der Hinterochsen auf und drückte das Joch vorwärts gegen die Hörner der Ochsen, was den Hinterochsen signalisierte, sich nach hinten zu orientieren und damit den Wagen zu verlangsamen. Dies ist der Grund, warum die Ochsen einen herrlichen Satz von Hörnern pflegen mussten - zum Bremsen. Sollte einer dieser Hinterochsen sterben, musste ein Ersatzochse aus demrestlichen Spann Hörner haben. Dies ist der Grund, warum Trekkingochsen nie von ihren Zinken befreit wurden. Es war unbedingt erforderlich, die stärksten, widerstandsfähigsten und erfahrensten Ochsen in dieser Position einzuspannen.

Wenn diese Art zu Bremsen fehlschlug und der Wagenlenker die Räder nicht mit einem Hemmschuh bremsen konnte, fuhr der aus Kontrolle geratene Wagen über die Ochsen hinweg und zermalmte sie oder zog sie auf einem Pass in den Tod.

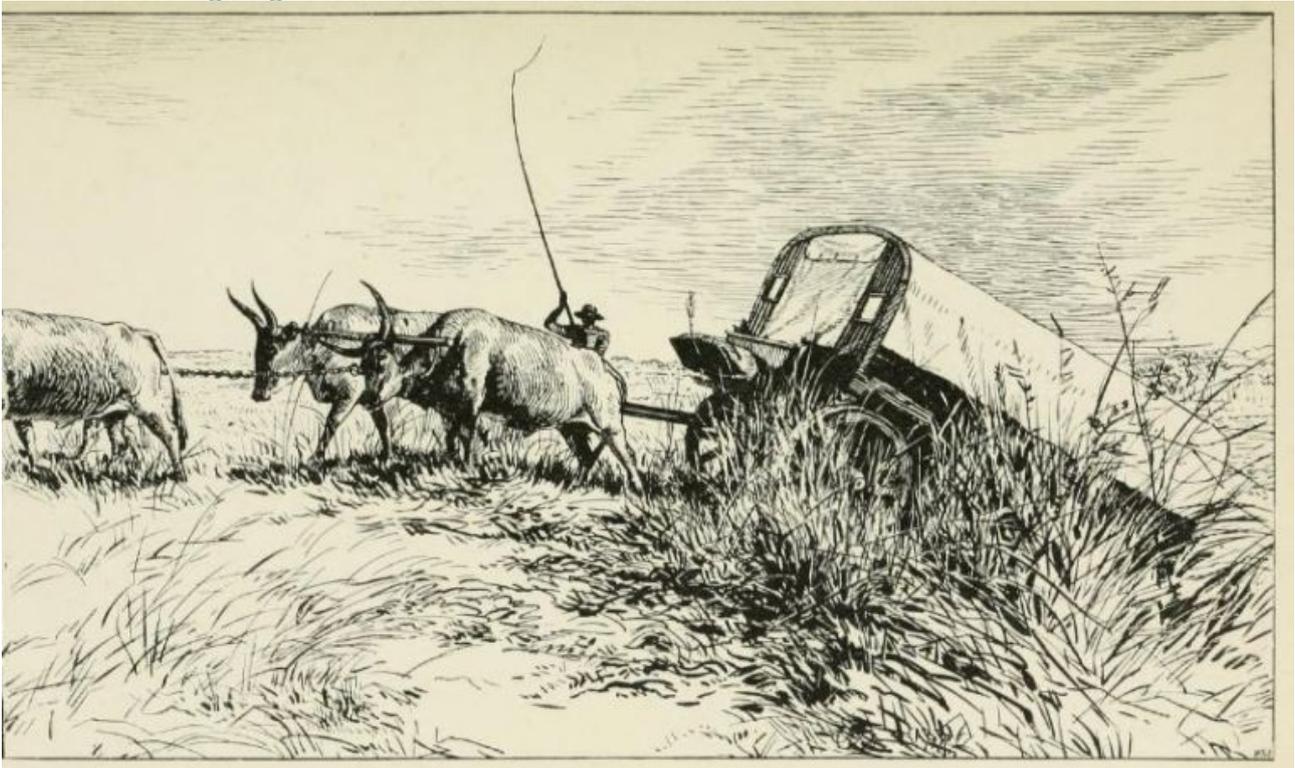
1820 schrieb der schottische Missionar Rev. John Campbell in seinem Buch "Reisen zum und vom Kap der Guten Hoffnung" über ein Ereignis, bei dem sein Wagen auf einem steilen Hügel unterwegs war ... er schrieb ... "Alles lief gut bis nach einer wiederholten Überquerung des Kareeka-Flusses, als wir einen steilen Hügel hinauffuhren, löste sich auf irgendeine Weise das starke Lederseil, an das zehn Ochsen gehängt waren, von dem starken Haken am Ende meiner Deichsel; folglich fiel das ganze Gewicht des Wagens auf die beiden Ochsen, die direkt daran festgemacht waren. Diese waren nicht in der Lage, das Gewicht zu stemmen und gaben nach, woraufhin der Wagen natürlich rückwärts den Hügel hinunter rollte. Während des Kampfes der beiden Ochsen, als das Gewicht des Wagens sie nach unten zog, brach die Deichsel, an der sie befestigt waren, oder splitterte in zwei Teile, so dass wir kurz davor waren den Steilhang gewaltsam

hinab geschleudert zu werden. Aber der Wagen verließ bald die Straße, an einer sehr rauen Stelle, in dichtes, langes Gras, was seine Fahrt so behinderte, dass die Hottentotten ihn stoppen konnten und wir alle unverletzt entkamen".

(unten) Gemälde eines Wagens, der einen Pass hinunterfährt, Bezirk Plettenberg Bay. Dieses Bild zeigt die Bremsbelastung, der die Hinterochsen ausgesetzt waren.



(unten) Zeichnung der Hinterochsen, die die Last ihres Wagens aufnehmen, während er am Ufer einer Drift hochgezogen wird.



(unten) Aquarellmalerei des englischen Künstlers, Vermessers und Reisenden Charles Michell von Ochsen, die einen Wagen den alten Cradock Pass hinauf zogen. Outeniqua Mountains, 1840. Dieses ikonische Bild wurde 100 Jahre später verwendet, um den Great Trek von 1838 darzustellen. In diesem Bild zeichnet Michell einen Kap-Wagen ohne aufsteigende Verkleidung auf.

